REFERENCE TO THE NEED OF GROUNDING ALL AIR-INDIA JUMBO 747 BOEING AIRCRAFT AND SUBJECTING THEM TO THROUGH CHECKING BEFORE ALLOWING THEM TO FLY AGAIN

SHRI SURESH KALMADI (Maharashtra): Sir, there had been a very unfortunate crash of the Air-India "Kanishka" and very recently there was a crash of a plane of the Japanese Airlines. There are many similarities between both the crashes. In both the crashes the aircraft happened to be the Boeing 747, the Jumbo jet.

[**The Deputy Chairman** in the Chair.]

Madam, in the House as well as outside, when the Air-India crash took place, we had said that it might be due to other reasons than bombing. We had said on the floor of the House that it could also be a structural failure and at that time the Minister had said—when we had demanded that all the aircraft must be grounded and all the structure should be checked—how could we do that? These Jumbo jets are flying all over the world and no accident is reported due to structural failure. So there is no need to ground the Jumbo jets in India. Now we have the case of the Japanese Airlines. It was a sure case of structural failure. In the case of Air-India crash the flight data recorder and the voice recorder which are located at the rear of the aircraft were cut away from the power source which is in the front of the aircraft. That means that the tail section of the aircraft had detached itself and it could be similar to the Japanese Airlines crash. In the case of Japanese Airlines crash, the report of the voice recorder has just been made public whereas in the case of Kanishka crash which took place two months back, it is shrouded in such secrecy that the public has not yet come to know what was found in the voice recorder. It just goes to show how we are always trying to hush up matters when as a matter of fact so many lives have been lost and when public interest is involved, the people concerned should bring the facts to the notice of the public and not try to hide them.

Madam. I would like to request the Government through you that all Air-India Jumbo 747 Boeing aircraft must be immediately grounded and their tail fin section must be completely checked up before they are allowed to fly again. I also believe that India is going in for purchase of more Boeing 747s. These purchases must be stopped and after the enquiry is over, they could go ahead with these purchases if they so like.

SHRI R. RAMAKRISHNAN (Tamil Nadu): They are going to buy Air Buses.

THE INDIAN RAILWAYS (AMENDMENT) BILL, 1985

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI BANSI LAL): Madam, I beg to move:

> "That the Bill further to amend the Indian Railways Act, 1890, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

Madam, the smooth and punctual running of the trains is necessary. In this brief Bill, we have brought some minimum punishment for those who disconnect the hosepipe. For those who indulge in hose-pipe disconnection the minimum punishment of six months imprisonment and a fine of Rs. 500 have been provided. So this is a very simple Bill.

Another provision of this Bill is that those who indulge in squatting, picketing, or *Rail Roko* agitation or *Bundh*, or alarm chain pulling or tampering with signal gear or otherwise shall be punishable with imprisonment for a

[Shri Bansi Lal]

term which shall not be less than three months or with a fine which shall not be less than Rs. 1000.

These are the two small provisions of this Bill. I commend the Bill for consideration.

The question was proposed.

THE DEPUTY CHAIRMAN: There is one amendment by Shri S. P. Malaviya for reference of the Bill to a Select Committee. He is absent. Then Shri Sukomal Sen.

SHRI SUKOMAL SEN (West Bengal): Madam, this Bill appears to be very small and innocuous one. But after going through it, I find that it is not so. It is small but not innocuous. I agree that the anti-social elements who obstruct the rail movement by chain pulling or tampering with the hose-pipes should be adequately punished. But the Bill does not stop there. It goes further. Now this pulling of alarm chains and tampering with the hose-pipes on the railways have been taking place for a long time everywhere. Particularly for the daily commuters it is a very big problem in the big cities. Where lakhs of people commute daily to attend to their jobs, such activities indulged in by anti-social elements are a daily nuisance and if the Government wants to check this menace, I am in full agreement with the Government on that. But when the Bill enters into the other arena and says that in time of *Rail Roko* movement or during *Bundh*, if there is some picketing or something like that on the railway track, then also the punishment will be imposed upon them. Now I would like to draw the attention of the Railway Minister and ask why these *rail roko* movements are taking place. If I say that it is the Railway Ministry which is provoking the *rail roko* movements, then will I be wrong in saying that? During this year the Railway Ministry in their budget have raised the railway fares and freight to such a height that they immediately provoked the people. We protested here in Parliament. People protested outside. But the Government did not listen to them. What would the people do then? What would be the mode of protest? They have the democratic right to observe *bundh* or do some picketing. This Bill is aimed at them, those people who will be organizing *bundhs* or doing some picketing or organizing some *rail roko* agitation and they will be punished. So I would definitely object to the motive of the Bill.

Madam, it is not only these *rail roko* agitation or *bundhs* that are causing obstruction in the movement of the railways. If the railways go on in this fashion there are bound to be *rail roko* movements and *bandhs* not once a year but several times a year. This Bill cannot check the *rail roko* movements, whatever be the quantum of punishment. But the point is, why is the rail movement being obstructed?

We find that the railway movement is never punctual. It was a little punctual many years back. There were certain trains which were called "prestigious trains" which used to run very punctually, on time. Now almost all the trains including the Rajdhani Express do not run punctually. There may be obstruction here and there due to a *rail roko* agitation or some chain pulling or tampering with hose pipes now and then, but generally the reasons for obstruction in the movement are different. There is an accident today because an axle is broken or somewhere the wheels had run off the rails or somewhere else the rolling stock does not move. In this way so many accidents take place in the railways almost daily. I am not sure whether the railways is counting the number of smaller accidents which are taking place on the railways daily—which may not be major ones but which are sufficient to obstruct movement of the railways throughout the

country. Now in regard to that so many Commissions and Committees are get up to inquire into the causes of obstruction of railway movement and railway accidents and they made a number of recommendations: the honourable Minister is aware of it, the Railway Ministry is aware of it. They recommended track renewal, replacement of coaches and wagons or the signal system. But during his budget speech the Railway Minister said that considered them, but all these recommendations could not be implemented. They say they have the will to do it but constraint of funds is standing in the way. So, while constraint of funds is standing in their way to improve the railway services, I do not find any reason why the Railway Minister can blame the people and the democratic movements for causing obstruction to the railways. So, the Railway Ministry should concentrate their attention on the improvement of the railway system by following up the recommendations and implementing the recommendations made by the various Commissions and Committees set up in regard to elimination of accidents and in regard to the changes that the railways require in our country. But the Government has not taken adequate action in this regard.

I will give just one example. This year the Government has placed an order with the wagon industry only for 5,000 wagons. What does it mean? It does not mean that the railways require just 5,000 wagons only for purposes of replacement. For the replacement of wagons they require a larger number of new wagons. I do not want to recapitulate everything in this connection. The Planning Commission suggested something. Then it was cut down. Everything is known to the Railway Ministry. But if they procure only 5,000 wagons for this year, what does it mean? It means old and worn-out wagons will run on the railways, causing accidents and thereby leading to obstruction in the movement of the railways. This is one side. And the other side is, by drastically reducing the number of wagons for this year the Railway Ministry, is, in fact, causing destruction of the wagon industry. That is another aspect. I do not want to deal with that. But that is just an example of how the Railways themselves are causing obstruction to the normal flow of the railway movement.

Then, Madam, I would like to draw the attention of the Railway Minister to another aspect. For proper functioning of the railways, they need proper, adequate, required number of staff. Now there is a ban on recruitment in the Railways. What is the effect? (*Time bell rings*) Immediately you are ringing the bell.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Seven minutes are over. So, I have to ring the bell.

SHRI SUKOMAL SEN: I am talking of a serious thing, railway accidents, Madam. It is for you and for me, both, to be very serious.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I suggest you talk about serious things first.

SHRI SUKOMAL SEN: You have stopped recruitment of gangmen. There was a committee. They have prescribed some formula for recruitment of gangmen, so many gangmen for so many kilometres of the railway track. I would like to seek a clarification from the Railway Minister, whether, according to the prescribed rate the Government is recruiting gangmen for walking on the track. They are not doing it.

Vacancies exist in various departments of the Railways, which are very serious for the maintenance of the railways, the railway system itself. But the vacancies are not being filled up due to the ban on the recruitment. Unless you recruit adequate staff, gangmen and other staff, for running the signal system, for repair,

[Shri Sukomal Sen]

for maintenance, for doing the gang work, how can you expect that the railways will have the normal flow, an uninterrupted flow? It is not possible. So, Madam, these are some important aspects on which I wanted to draw the attention of the Railway Minister.

Then, Madam, about punishment of the offenders, at the beginning I told that anti-social elements frequently interfere with the running of the railways. They enter the compartments without any ticket. They commit robberies, dacoities. The injure people, kill the passengers. There is lack of security. They pull the chain and run away. These things are happening very frequently. Even in this regard the Railways are failing to protect the passengers from the hands of the gangsters, dacoits. The number of the GRPs have been increased. The Railway Protection Force has been increased. They have been given more and more powers. I would like to know what the Railway Protection Force is doing in containing the dacoits and the gangsters who interfere in the railway movement and also endanger the life of the passengers inside the railway compartments. So, unless these things are clear, only by moving this Bill, I do not think that the Government is going to achieve the goal. And I feel, this Bill is more against the democratic movement of the people than against anti-social elements. Thank you, Madam.

श्री महेन्द्र मोहन मिश्र (बिहार) : उपसभापति महोदया, सर्वप्रथम मैं अपने चुस्त और दुरुस्त रेल मंत्री का स्वागत करता हूं कि रेलवे विभाग में चुस्ती और दूरुस्ती के लिये उनको चिन्ता है और आज खासकर मैं प्रधान मंत्री जी को भी धन्यवाद देना चाहता हूं, आज उनका जन्मदिन भी है कि ऐसे चुस्त और दुरुस्त मंत्री को उन्होंने रेल मंत्रालय का काम सौंपा है कि जिनको चिन्ता है कि रेलवे समयानुसार कैसे चले और उनमें सुरक्षा और सुविधा किस प्रकार से बढ़े । इसके लिये उनको बड़ी चिन्ता है ।

यह छोटा सा विधेयक है कि हौज-पाइप काटने और एलार्म चैन खीचने के लिये जो प्रयत्न करते हैं ऐसे लोगों के साथ क्या सलूक किया जाय । उन्होंने बहुत से प्रीवेन्टिव मेजर्स लिये हैं कि इसके लिए 6 महीने कीसजा और एक हजार रुपए जुर्माने का प्रावधान रखा है । मैं इस विधेयक का तहे दिल से समर्थन करता हूं, लेकिन आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं कि कौन सी परिस्थितियां होती है, कौन से माहौल होते हैं कि हमारे लोगों को ऐसा काम करना पड़ता है । हौज-पाइप काटना मजाक की बात नहीं है । यह ऐसी बात भी नहीं है कि मजाक के लिये रेल को रोका जाता हो । मैं अपने रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि वे एक ऐसी नई रेल पॉलिसी बनाएं कि जिसमें रीजनल इम्बेलेंसेज न हों । हमारे यहां रेलवे रिफार्म्स कमेटी बनी, पांडे कमीशन बठा, ट्रांसपोर्ट कमेटी बनी और इसी तरह की 22-23 रिपोर्ट उनके मंत्रालय में, पडी हुई है । मैं चाहता हूं कि सेफ्टी के मामले में, टेलीकम्युनिकेशन्स के मामले में और दूसरी बातों पर विस्तार-पूर्वक चर्चा की जाय और एक काम्प्रीहेंसिव बिल इंडियन रेलवेज बिल लाया जाये । यह 1890 का बिल है और आज हम 21वीं शताब्दी में जाना चाहते हैं । हम चाहते हैं कि हमारी गाड़ी 21वीं शताब्दी के लिये तेजी से सुरक्षित चले जैसी कि दुनिया में और गाड़ियां चल रही हैं । तो मैं चाहता हूं कि रेल मंत्री जी एक काम्प्रीहेंसिव बिल ऐसा लाये कि जिसमें इन सारी बातों का समावेश हो ।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि यह ठीक है कि हमारे पास पैसे की कठिनाई हैं । जब हम चर्चा करते हैं तो पैसे की कमी की बात आ जाती हैं । हमारे बहुत से ऐसे ट्रेक है जो बहुत पुराने हो गए हैं । बहुत से वैगन पुराने हो गये हैं, एक हजार इंजन पुराने हो गए हैं । लेकिन मैं एक बात कहना चाहता हूं कि जो धनी हैं उसको और धनी बनाने की चेष्टा हो रही है,

जो गरीब है उसको उठाने की चेष्टा नहीं होती । कलकत्ते से मद्रास, दिल्ली से बम्बई, दिल्ली से कलकत्ता, दिल्ली से मद्रास, दिल्ली से बंगलौर – इन सबके लिये अच्छी से अच्छी गाड़ियां चलती हैं, ए०सी० चलती हैं, राजधानी चलती है । लेकिन अगल-बगल में भी रेल के क्षेत्र हैं, दूसरे प्रांतों में भी लोग रहते हैं, उनकी ओर ध्यान नहीं दिया जाता । मैं खासकर पूर्वांचल की ओर, उड़ीसा, आसाम, उत्तर बिहार, पूर्वी उत्तर प्रदेश की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूं कि कैसी दयनीय स्थिति में लोग वहां यात्रा करते हैं । लोगों को मजबूर होकर गाड़ियां रोकनी पड़ती हैं, मजबूर होकर लोग एलार्म चेन खींचते हैं । विद्यार्थियों को वहां आने-जाने की कोई सुविधा नहीं है । हमारी शिक्षा बढ़ रही है और उसको कालेजों में दाखिले नहीं होते । उन्हें आने-जाने में दिक्कत होती है । बहुत से लोग कालेज ट्रेन से ही जाते हैं, उनको न रेल की सुविधा है और न बसों की । और आपने देखा कि इन बातों की सुनवाई भी नहीं होती । लोगों को बड़ी दिक्कत होती है । पहले हमारी जोनल रेलवे कंसलटेटिव कमेटी हुआ करती थी, नेशनल कमेटी हुआ करती थी । लेकिन बहुत से वर्षों से उनका गठन नहीं हुआ है । फिलहाल डिवीजनल कमेटियों का मंत्री जी ने पुनर्गठन किया है, लेकिन मैं चाहूंगा कि इन सब समितियों का जल्दी से जल्दी पुनर्गठन करें ताकि जोनल और डिवीजनल लेवल पर ही लोगों की कठिनाइयां हल हो सकें । मैं चाहूंगा कि जब तक ऐसा न हो, जनरल मैनेजर्स को आदेश दिये जायें कि वे अपने अपने इलाकों के विधायकों और सांसदों को रेलवे हेडक्वार्टर्स में बुलायें और उनकी दिक्कतों को सुन कर एक्रास-द-टेबल बैठ कर उन कठिनाइयों को दूर करें । यदि आपस में बैठकर इन बातों को तय कर लिया जाय तो ऐसी परिस्थिति नहीं आयेगी कि लोगों को गाड़ी रोकनी परे । हमारे विरोधी भाई ने कहा कि हम गाड़ियां रोकते हैं, लेकिन इसके माने यह नहीं है कि हम अनुशासित ढंग से इस समस्या को हल नहीं कर सकते ।

तीसरी बात मैं कहना चाहूंगा कि मैं बिहार से आता हूं । पिछड़े प्रदेश से आता हूं पिछड़े प्रदेश का यह अर्थ नहीं कि हम बुद्धि में पिछड़े है । हमारे यहां धन का अभाव है । हमारे यहां राजेन्द्र बाबू, जयप्रकाश नारायण, नजरुल हुये । हमारे यहां गुरू गोविन्द सिंह, बुद्ध जैसे लोग थे । महात्मा गांधी ने सत्याग्रह और अहिंसा का आरम्भ मोतिहारी से किया था । हम जागरूक हैं, देश के प्रति हमने कुरबानी की है । लेकिन दुर्भाग्यवश उत्तरी बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश में आप देखेंगे कि वहां पर यातायात की सुविधा नहीं है। जिस प्रदेश में यातायात की सुविधा न हो । वहां की आर्थिक समस्या हल नहीं हो सकती है । वह विकास की ओर नहीं जा सकता है । बड़े बड़े उद्योगपति हमारे यहां नहीं आते हैं । पूर्वी उत्तर प्रदेश और उत्तरी बिहार की तरफ आने से कतराते हैं । कच्चा माल वहां पर नहीं जा सकता । 38 साल की आजादी के बाद भी वहां की यह हालत है । ललित नारायण मिश्र हमारे रेल मंत्री थे, वह आपके परम मित्र थे, तो उन्होंने उस क्षेत्र की जनता की कठिनाईयों को देखा और वे चाहते थे कि उड़ीसा, असम, उत्तरी बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश इन क्षेत्रों में रेलों का जाल विछाया जा सके तो लोगों को गरीबी की रेखा से ऊपर उठाया जा सकेगा । आज आप देखेंगे तो रेलवे में गुड्स ट्रैफिक हमारी सबसे बड़ी उपलब्धि है, यह कामर्शल भी है और पब्लिक यूटिलिटी का कंसर्न भी है । लेकिन आप देखिये कि आपकी रेलों में गुड्स ट्रैफिक में गिरावट हुई है । रोड ट्रांसपोर्ट आज पेरेलल इकानार्म की तरह देश में चल रहा है । ज्यादा पैसा देकर लोग दिल्ली से मुजफ्फरपुर तीन दिन के अन्दर माल पहुंचा सकते हैं लेकिन आपके द्वारा नहीं भेजते हैं । आपकी क्रैडिबिलिटी कम हो गई है, जो विश्वास आपके ऊपर था उसमें गिरावट आई है । इस ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं । आपकी पैसेंजरों के लिये राजधानी एक्सप्रैस ठीक है, सारी बड़ी व लम्बी गाड़ियों के लिये पदाधिकारी जंक्शनों पर तैनात हैं, गाड़ियों को देखते हैं, लेकिन अगल बगल की लाइनों पर अगर आप जायें, जैसे गौंडा, बहराइच, रक्सौल, समस्तीपुर, दरभंगा की तरफ जायें तो आपको मुश्किल से 10 में से एक डिब्बे म लाइट मिलेगी । मुश्किल से किसी डिब्बे में पंखे मिलेंगे ।

[श्री महेन्द्र मोहन मिश्र]

आज उनको देखने वाला कोई नहीं है। मैं जानता हूं कि हरियाणा को आपने बहुत ऊंचा उठाया है अपने मुख्य मंत्रित्व काल में। आप रेलों को भी दुरस्त कर सकते है। लेकिन मैं चाहता हूं कि आज हर तरफ रेलवे चलें, पूर्वांचल की तरफ चलें। कटिहार में इंदिरा गांधी ने एक बड़ी लाइन का उदघाटन 18 अक्तूबर को किया था और कहा था कि पूर्वांचल उत्तर भारत से जुड़गा, लोगों को बड़ी आशायें बधी थीं। इसके पूर्व रेल मंत्री श्री गनीखां चौधरी ने नवम्बर में इस बात की घोषणा की थी कि न्यू जलपाईगुड़ी से दिल्ली के लिये महानन्दा एक्सप्रेस चलायेंगे। लेकिन दुर्भाग्यवश इलेक्शन कमीशन ने कहा, ज्योति बसु ने कहा कि यह गाड़ी चलेगी तो वोटरों को घूस देना माना जायेगा। तो इलेक्शन कमीशन के कहने पर यह रेल गाड़ी रोक दी गई। हमारे पास टेलीग्राम की प्रतियां हैं 26-11-84 को डी०आर०ई०, सोनपुर ने संबधित अधिकारियों को कहा शायद महानन्दा एक्सप्रेस खुलने जा रही है इसकी व्यवस्था की जाय। लेकिन यह दुर्भाग्य था कि यह गाड़ी रोक दी गई। लेकिन आज हालत यह हैं कि मैं पत्र लिखता हूं तो हमारे ब्यूरोक्रैट्स का जो तरीका है वह सही नहीं है, वह देश की तरक्की में बाधक है, हमारे पत्रों का जवाब सीधा नहीं आता। ब्यूरोक्रेट्स लकीर के फकीर की तरह काम करते है। जो हमारे प्रधान मंत्री जी 21वीं शताब्दी की ओर चलना चाहते है लेकिन ये ब्यूरोक्रैट्स उसमें रूकावट पैदा करना चाहते हैं उनसे हम को लड़ाई लड़नी होंगी। हमारा उत्तरी बिहार जो है वहां पर मुजफ्फरपुर कपड़े की दूसरी मड़ी है पहली मंडी बम्बई है कपड़ों की। गोरखपुर सबसे बड़ा सेन्ट्रल रेलवे का गुड्स का सेन्टर है और मुजफ्फरपुर इसका सेन्टर है। दुर्भाग्यवश आज मुजफ्फरपुर से रोज तीन हजार टिकटें कलकत्ता की कटती हैं। 2000 दिल्ली की कटती हैं। 590 किलोमीटर का कन्वर्शन जो हमारे रेल मंत्री के मित्र ललित बाबू ने कराया था, मैं समझता हूं कि जिस फाइनेंस की बात हमारे रेल मंत्री करत हैं, कोई भी 600 किलोमीटर का कन्वर्शन नहीं कर सकता। उपसभापति महोदया, आप मुझे थोड़ा समय दें तो मैं बताना चाहता हूं कि गोहाटी से मुजफ्फरपुर आने के लिए, गोहाटी से मुजफफरपुर–कटिहार से गोरखपुर आने के लिए एक भी सीधी गाड़ी नही है। एक जमाना था कि मीटर गेज से हम कहीं भी जाते थे। लखनऊ में बैठते थे तो गोहाटी चले जाया करते थे लेकिन आज एक भी गाड़ी नहीं है जो मुजफ्फरपुर से छपरा-सोनपुर होते हुए जाती हो। मैं रेल मंत्री जी को एक-दो सुझाव देना चाहता हूं। जयन्ती-जनता एक्सप्रेस जिसकी 1100 की कैपेसिटी है, जिसको ललित बाबू ने निकाली थी और इसमें मिथिला पेंटिग्स थी। इस गाड़ी के ये सारे डिब्बे कहीं चले गये। उन डिब्बों को आप लाइये। ललित बाबू आपके बड़े अच्छे मित्र थे। उन्होंने 22 डिब्बों की मिथिला पेंटिंग्स के साथ गाड़ी चलायी थी, इसकी आप खोज करें। वे सारे डिब्बे कहीं चले गये। जो रेल बोर्ड के अधिकारी है, उनसे पूछिये, वे कहां चले गये? उनसे कहिये कि वे उनकी खोज करके निकाल कर लायें। ऐसी चीज नही है कि कोई चोरी करके अपन मकान में रख सकता हो।

डबल हैडिड की बात जब आती है, तो तमिलनाडु एक्सप्रेस में यह कर सकते हैं, लेकिन जयन्ती जनता एक्सप्रेस में यह क्यों नहीं कर सकते। मैं नहीं समझ पाता कि 160 परसेंट जयन्ती जनता की इसकी आक्यपेंसी है। मुज्जफरपुर में आप के जनरल मैनेजर उत्तर-पूर्व रेलवे के मिस्टर माथुर हैं, उनसे खुद ही मिलने गया। उन्होंने स्वीकार किया कि 160 परसेंट इसकी आक्युपेंसी है और 1100 की कैपेसिटी है। मैं चाहूंगा कि आप इसकी तरफ ध्यान दें। उपसभापति महोदया, आप बड़े घराने, बड़े परिवार की हैं। देश की आजादी में आपके पूर्वजों ने बड़ा योगदान दिया, यह इतिहास बताता है। आज हम बड़ी दयनीय दशा में हैं। मुजफ्फरपुर से दो-दो गाड़ियां कलकत्ता को जाती थी। उसमें बहुत से मजदूर काम करने जाते थे, मुज्जफ्फरपुर से पंजाब में खती

करने के लिये लोग आते थे। कलकत्ता को जाते हैं, असम को मजदूर जाते है, लेकिन उनकी बुद्धि में कमी नही है, उनकी मेहनत में कोई कमी नहीं है, अगर गलत मैं न कहूं तो हमें क्या मिला है। मैं जानना चाहता हूं कि आपने इसके लिये, इसके सुधार के लिये क्या प्रावधान किया। हमारी गरीबी हटाने के लिये यातायात के संबंध में आपने क्या किया। इन्दिरा जी ने छतौनी ब्रिज का शिलान्यास किया था, 1972 में। ललित बाबू उस समय रेल मंत्री थे। उत्तर बिहार से गोरखपुर को जो डेढ़ सौ किलोमीटर की दूरी है, इस पुल के बनने से वह कम हो जाती है। वहां के रेल मंत्री जो गैंदा सिंह कहते-कहते मर गये, इन्दिरा जी चली गयीं। मैं चाहता हूं कि आप इसको पूरा करें, उनकी आत्मा को शान्ति मिले। छतौनी काबिज नेपाल से जुड़ा हुआ हैं इसको आप निश्चित तौर पर प्रायोरिटी देकर पूरा कराइये। हम बहुत गरीब प्रदेश के लोग हैं। हम कमजोर हैं। हम चाहते हैं कि हमारे बड़े-बड़े उद्योगपति यहां पर आये। हमारे टाटा, बिरला जब यहां पर आयें तो उनको सुविधा मिले। वहां एक भी फर्स्ट क्लास का डिब्बा ठीक नहीं है।

जहां तक सेफ्टी का सवाल है, मैं कहना चाहता हूं कि निरन्तर यही उत्तर दिया जाता है कि यह स्टेट का सब्जेक्ट है। मैं मानता हूं यह स्टेट सब्जेक्ट है। आप मुख्य मंत्री रहे हैं। लेकिन आप की रिस्पोंसिबिलिटी है कि हमारी यात्रा सुरक्षित हो। अगर हमें टिकट दिया जाता है पटना से दिल्ली तक का, या दिल्ली से पटना तक का तो हमारी यात्रा सुरक्षित ढंग से होनी चाहिये। दिल्ली या पटना हमें सुरक्षित पहुंचना चाहिये। आर.पी.एफ. का एक बड़ा माहौल खड़ा किया है आप इसमें थोड़ा सुधार करके कागनिजेंस पावर दें। बहुत वर्षों से बात चल रही थी। केदार पांडे जी के समय से बात चल रही थी। उसके ऊपर मैं दो-तीन बात कहकर समाप्त करूंगा। मैं यह कहना चाहता हूं, रेलवे पालिसी आप जरूर निकालिये। छठी पंचवर्षीय योजना में आपकी स्कीम थी कि 25 सौ किलोमीटर ट्रैक को इलैक्ट्रीफाइड करेंगे।

आपने अब तक लगभग दो हजार किलोमीटर तक रेलवे ट्रैक को इलैक्ट्रिफाई किया है और सातवीं पंचवर्षीय योजना में आप 35 सौ किलो मीटर ट्रैक को इलैक्ट्रिफाई करना चाहते हैं। अब तक आपने 325 इलैक्ट्रिक इंजिन बनाये हैं और अब आप साढ़े पांच सौ इंजिन और बनाने जा रहे हैं आप जानते हैं कि उत्तरी बिहार और पूर्वी क्षेत्रों में पटना होकर एक मेनलाइन जाती है। इसलिए मेरा निवेदन है कि आप मुगलसराय से आसनसोल तक के ट्रैक को इलैक्ट्रफाई कर दें। पटना बिहार की राजधानी है और उस क्षेत्र के लिए उसका बहुत महत्व भी है। जहां तक आसाम मेल का संबंध है, उसके बारे में जो भी बातें मैंने कही हैं उनको आप लागू कर दें। मंत्री महोदय ने कहा कि इससे पटना के लोग नाराज होंगे। ऐसी बात नहीं है। पटना में बहुत गाड़ियां चलती हैं। उत्तरी बिहार के लिए एक गाड़ी जयन्ती जनता गाड़ी है। इसलिए मैं यह कहना चाहता हूं कि मंत्री महोदय आसाम मेल की तरफ ध्यान दें। इसका संबंध उत्तरी बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोगों से है। सन् 1975 में हमारे देश में रेलवे का ट्रक सिर्फ कुछ ही सौ किलोमीटर था। आज दो हजार किलोमीटर हो चुका है। इन शब्दों के साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारे रेल मंत्री जी ने जो काम शुरू किया है वह बहुत ही अच्छा हैं। मैं आज प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी जी को उनके जन्म दिवस पर उन्हें बधाई देना चाहता हूं और यह कहना चाहता हूं कि उन्होंने एक बहुत ही योग्य व्यक्ति को रेलवे मंत्री बनाया है। वे ऐसे ही व्यक्तियों को अपने पास रखें ताकि हमारा देश 21वीं सदी में अग्रसर हो सके।

SHRI ALADI ARUNA *alias* V. ARUNACHALAM (Tamil Nadu): Madam Deputy Chairman, in support of this Amendment I would like to

Shri Aladi Aruna *alias* V. Arunachalam]

say a few words. Indian Railways are the main artery of transport extending over 61,460. kms. Owing to the huge investment of Rs. 7500 crores and a regular staff strength of 1.6 million, Indian Railways are considered the world's second largest State-run railway. To ensure punctuality and to avoid delays and keep the speed as per the schedule, the Bill has proposed some punitive measures. For chain pulling and disconnecting the hosepipe the Bill has proposed enhanced punishment. I welcome this measure because no offence will be eradicated without due punishment. Chain pulling has been increasing alarmingly and without any justification. In 1982 nearly 2,50,000 chain pullings were reported out of which only 749 persons were arrested. In other words, 98 per cent of the offenders escaped punishment. So, in order to reduce the number of chain pullings and tampering with the hosepipe this type of a measure is necessary. If you examine the cause-wise analysis of the train accidents, it is painful to state that 65 per cent of the accidents occur due to the failure of the railway staff. Even though the number of accidents as such has slightly declined from 797 in the year 1982-83 to 768 in 1983, the damage to the the railway property and interruption to through traffic, through communication, is increasing every-year. In the year 1982-83 the extent of damage to the rolling stock was Rs. 462 lakhs and now it has increased to Rs. 567.8 lakhs. Similarly, interruption of communication has increased alarmingly, from 7302 in 1982-83 to 13070 in 1983-84. Then regularisation of the services of ELRs. and casual workers is the most important problem in railways. Even now nearly two lakh workers are treated as casual labour. I understand that orders have been issued by the Railway Board in June 1984 to regularise the persons who have completed a service of 380 days. But it has not been implemented properly. That is why the Railway Department is showing some interest in absorbing casual labour against permanent vacancies. But, at the same time, it is very reluctant to regularise the services of the workers who have completed three years of service or who have completed 380 days. Most of the workers are working as casual labourers for years together. I would, therefore, request the honourable Minister to regularise all the ELR's and the casual labourers who have put in a total service of three years and give them the CPC scales of pay and allowances.

Madam, now the Government has declared Saturdays and Sundays as holidays with the object of creating an opportunity for the Government employees to enjoy the week-end. But unfortunately, the ticket-checking staff are not in a position to enjoy these holidays. At least one calendar day rest in a week must be granted to the TTEs. In assigning the working hours to the ticket-checking staff, some modification is essential. Madam, while they take charge at night, out of necessity they have to disturb the passengers at night. For example, the TTEs who take charge at Madurai have to hand the charge at Trichey and the TTEs who take charge at Trichy at night have, out of necessity, to disturb the passengers for verification and for checking, because most of the trains, as far as Trichy is concerned, are coming at night only. Therefore, what I would suggest is that the TTEs who take charge at Madurai should be allowed to work right through up to Madras without breaking at Trichy.

Madam, the TTEs are now put in charge of two reserved coaches even at night. But they can be present only in one coach at a time. But they are held responsible for any theft or any irregularity or any loss in the other coach which is supposed to be under their custody. Therefore, I would request the honourable Railway Minister not to ask the TT's to take charge of two coaches at a time.

Then, Madam, the most important function of the Railways is prompt transportation. If there is any failure, it will seriously effect the development in the country and also the remedial measures. During summer and also when there are drought conditions, the drinking water problem becomes very severe and this has been so in the town of Dindigul. On behalf of the State Government, Madam, the District Collector of Madurai had requested the Railways to supply tankers to bring water from Trichy to Dindigul. But, in spite of the repeated requests from the Collector of Madurai and from the Chief Secretary to the Tamil Nadu Government, I understand, there is no positvie response from the Railways. I would like to tell the honourable Minister: Your predecessor created a good record as far as Tamil Nadu is concerned. When Madras City was in the grip of severe drought conditions and when the whole city was badly in need of drinking water, water was brought from Vijayawada in the railway tankers. Therefore, I would request you, Mr. Minister, to create such a record during your period also in order to supply water from the Cauvery near Trichy to Dindigul.

With these words, Madam, I conclude.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Yes, Mr. Hanumanthappa.

SHRI H. HANMANTHAPPA (Karnataka): Madam Deputy Chairman, during the discussions on the Railway Budget, the honourable Railway Minister had assured us that the Railways would pay the utmost attention to ensuring punctual, comfortable safe and secure travel, Madam, what more does a railway passenger want, what else does he want other then the ideals mentioned by the Railway Minister in his reply to the debate on the Railway Budget? Rightly, Madam, he has come out with a measure for amending the Act with two provisions here. Madam, to make railway travelling safe and secure, I think, the problems are enormous-ticket less travelling, thefts, robberies, roof-top travelling, chain pulling, cutting off the hose-pipes, all these things. I would have been happier if instead of bringing a piecemeal legislation and amendments the Railway Minister had come on the ffoor of the House with comprehensive amendments, what he has got in mind to make the railways secure and safe. He may after some time like to come before the House with some more amendments also, because, as my predecessor pointed out, the number of crimes of chain pulling in the Railways are more than 2 1|2 lakhs in a year.—about 90,000 hose-pipe disconnection and in the Southern Railway alone 82,000 cases of encroachment of land are there. Compared to the crimes on the Railways, the piecemeal legislation or amendments, I think, may not be sufficient. Anyhow, I congratulate the Railway Minister for having come before the House to strengthen his hands to take action against criminals.

Madam, here we have a number of laws in this country. There is no dearth of laws. But actually there is no will to implement the laws. Here is the defect. I would have been happier if the Railway Minister in his introduction had stated what are the efforts made under the existing laws. Say, out of 2 lakhs 43 thousand chain pulling cases only 749 have been punished. What happened to the rest? What action has been taken by the Railways? Is this Rs. 500 fine not enough? There should have been an explanation while asking for an amendment what are the efforts put forth by the Railways. Why is this not enough to catch hold of the chain-pullers and why enhanced punishment is necessary? That explanation has not been advanced by the hon. Minister while moving the amendment. Equally so about the 91,000 cases of hose-pipe disconnections. There was a provision in the existing Act also. What are the efforts made by the Railways? In how many cases

[Shri H. Hanumanthappa]

action has been taken? Particularly out of 91,000, 40,000 happened in U.P., 21,000 in Bihar and 15,000 in Madhya Pradesh. Ninety per cent of these crimes have been committed in these areas only. This area is prone to that. The main reason is roof-top travelling and access to hose-pipes. What is the action taken by the Railways under the existing law? Before coming forward with an amendment, I would have been pleased if the hon. Minister had explained the efforts made by the Railways what action they have taken, how the existing provisions are inadequate to lay their hands on these criminals.

Madam, one lacuna in handling these cases is the Railway Protection Force. Unfortunately, it is callled the Railway Protection Force. I feel it should be called Railway Police Force with sufficient powers. Now they are called the Railway Protection Force. But they are just spectators. They have no authority. They have no powers to nab the criminals. They have to coordinate with the State Police. The law and order responsibility is that of the States. In his reply in the Lok Sabha, the Minister said that there are differences between them and that is how there is delay in handling these cases. So with this experience, I expected the Railway Minister to come forward asking for more powers for the Railway Protection Force. They should be called the Railway Police Force with some police powers.

Madam, what is the machinery? In Karnataka we have a mobile court to try the traffic offenders. I suggest that the Railway Ministry has such mobile courts. Now if you catch hold of a criminal at some station, he is handed over to the next station. And
1 P.M. what happens nobody knows. And in our regular procedure, it becomes difficult to award punishments. So, with more of these powers, in the procedures there should be a provision for summary trials and for mobile courts, and it would help a lot in nabbing the criminals.

While Supporting the Bill, Madam, I want to say that the Railways have two vital roles to play in this country—one is as a means of transport and the other is as a means of development. An important function of the Railways is to provide the infrastructure to accelerate the pace of development. In this respect, I request the hon. Minister to look into the regional imbalance in the Railway network which sometimes becomes the cause of dissatisfaction of the people, and they also sometimes indulge in picketing *rail roko* and other incidents. Unfortunately, in our country, Madam, there is a tendency to settle the scores only by agitation. Even the authorities also do not open their eyes and ears till the agitation is started. And particularly when the agitation takes a violent turn, only then we open our eyes. Instead of that, I request the hon. Minister to think of these regional imbalances which are the causes of this dissatisfaction among the people who will resort to picketing or *rail roko* agitation and such other things.

Madam, I have gone through some of the Parliamentary discussions on the Railway Demands. If you go through the Railway Budget debates of the last ten years, you will find that even today we highlight the same points which were made some ten years ago. It seems that the officials or the Department are not taking proper care of the discussions that are being held on the floor of the House. Madam, I want to give one particular example in this respect. The Parliament has approved an expenditure for electrification between Jalarpet and Bangalore. But, somehow, the Railway Board has sidelined it. It has not been taken up. Madam, I want to bring to your notice that this is a serious lapse on the part of the Railway Board. There must be

some meaning. If the Parliament decides something, if the Parliament has voted for an expenditure which has been included in the programme of works for 1984-85, what capacity, what authority the Railway Board has got to bypass the discussions or the decisions of the Parliament? There are some value-based discussions in the Parliament. And the people outside have got the highest respect for the Parliament. We as Members of Parliament voted certain amounts in the Budget. If it is not carried out, where is the respect for this democratic set-up? Madam, even the Railway Minister has said in reply on June 6, 1985, and I quote:

> "It is true that the Parliament had approved the inclusion of this work in Railway Works Programme, 1984-85. However, keeping in view the resource constraints and priority assigned to electrification of trunk-routes connecting Delhi-Bombay, Delhi-Madras Bombay-Howrah which are in progress, the work on the Jalarpet-Bangalore section could not be taken up in hand."

Madam, that means, this Parliament had no knowledge of these resource constraints. Knowing fully well that there are resource constraints, Parliament has included this work in the Works Programme and it has voted the finances. In spite of this voting on the floor of this House, I am sorry, how can the Railway Board neglect or not take up that work? I request the hon. Minister that you please infuse confidence in the democratic set-up. Let the people outside feel that they have confidence in the Parliament, let the Railway Board or the Department learn to respect the Parliament. And I request the hon. Minister to see that this work which is voted by the Parliament is taken up.

Madam, I have not only to blame but I have also to thank the hon. Minister on one count. On my request in a discussion in the Rajya Sabha, he has announced Rs. 50 lakhs more to our Bangalore-Mysore conversion work. He has also assured that when the resources improve he will provide more funds for the Chitradurga-Raidurga construction. I request him to kindly see that he does something because, as I stated, it is an infrastructural development. This is a line which was thought of about five decades ago. I request the hon. Minister to include some more funds for that also and enhance it to at least one crore rupees. It will give life to two thousand people for the whole of the year in the drought-stricken area . (*Time bell rings*).

Madam, one more request I have to make. I had requested in my discussion earlier about the South-Western Zone. The reason given was resource constraint and the Minister had said, we do not contemplate because of the heavy capital outlay. I request the hon. Minister to kindly reconsider this especially because we are not investing in a fresh project. There will be some little over all expenditure. But the other things are there. The entire railway is there, the division is there, the set-up is there, the machinery is there. We are only carving out, taking out some divisions and carving out, a new zone. Why I ask for it is because our places are far away from the zonal headquarters and the infrastructural development and the railway facilities justify this demand because there is an injustice done to these areas. So, I request him again to reconsider about the development of infrastructure and carving out, and not creating a new zone and take up this South-Western Zone in Karnataka. (Time bell rings).

Madam, I have got a lot of other requests to make which I have already made. But I do not want to repeat them because I have already requested the Board and the Department to take note of what we all have

[Shri H. Hanumanthappa]

said. Let there not be any repetition. If the Parliament debate has got any vaue, if the peope outside have to repose any confidence in these discussions, I think this repetition on the floor of the House should be done away with and the officers and the department should take note of it. Then only the debates in Parliament will be useful and worthwhile and the money spent on these debates will be useful. Thank you, Madam.

SHRI BISWA GOSWAMI (Assam): Madam, Deputy Chairman, this Bill has got only a small amendment and that in regarding the enhancement of punishment of fine in respect of chain pulling, tampering of hose pipe and the inclusion of *rail roko* as one of the offences. It has been proposed to increase the fine from Rs. 500 to Rs. 1,000. The *rail roko* has been included as an offence in this Bill. And it has been proposed that *rail roko* also will be considered as an offence to be fined by this Bill.

Madam, I do not agree and I do not support that *rail roko* also should be included in this Amending Bill because so long as the agitation of the people or the *rail roko* movement remains peaceful, it is not necessary to curb that movement and if the hon. Railway Minister does it, then it will be proved that his intention is more political in nature than to ensure the safety of the passengers. Madam, the people have got no other alternative sometimes but to go for peaceful agitational path in order to press their demands and resort to such types of movements. Therefore, I must strongly oppose the inclusion of *rail roko* as a crime in the proposed Amending Bill.

Madam, already in the Railways Act it was there, the provision of fine for unauthorised chain pullling and tampering of hosepipe. A fine of Rs. 500 for this offence was there. The hon. Railway Minister has not said and we do not know as to how many persons have been punished so far for committing such offences. I also want to say in this connection that there are certain trains where there is no alarm chain provided, particularly in the North-Eastern region. Chains have been disconnected in the trains, and so, there is no question of pulling the chain. I do not know in how many trains, alarm chains are still there but it is generally thought that nowadays the passenger is not allowed to pull the alarm chain even in times of dire necessity. But whatever may be the case. I am for stringent punishment for those who indulge in unauthorised pulling of the chain and tampering with the hosepipes.

Madam, these are not the only measures by which safety of the passengers can be ensured. There are other things, particularly, railway accidents, train robberies and thefts in the railways. Accidents are not on the decline. Even after January this year, as many as 150 persons were killed and about 400 were injured as a result of the train accidents. Robberies and thefts are also increasing. Rather, pilferage and train robberies are on the increase. Therefore, the Government should take comprehensive measures to stop these things. Nowadays, travel by the train is not at all safe. Travel by air is unsafe and it is unsafe by the train also. Nobody knows when he will be robbed; noody knows when he will meet with an accident. So, urgent steps should be taken to improve the things. Madam, a number of commissions were appointed to enquire into the causes of rail accidents and reports were submitted I do not know whether those recommendations were fully implemented or not. The hon. Railway Minister in his budget speech had said that these reports could not be implemented.

Madam, about 20,000 kilometres of railway track are overaged and unless the overaged railway tracks are renewed or replaced and the work is

taken up in right earnest, you cannot prevent railway accidents.. The hon. Minister complains about constraint of resources. It is true that the Planning Commission has not done justice towards the Railway department. Last year, Rs. 1650 crores were provided and this year also they have provided the same amount. We should urge upon the Planning Commission to allot more funds because railway is the artery and the lifeline of the nation. Unless the railway system develops, no economic activity could be possible. Therefore, the Planning Commission should provide more money so that these overaged railway tracks can be renewed and replaced and dieselisation and electrification of engines can be taken up.

Madam, I would urge upon the Railway Minister to come forward with a comprehensive Bill instead of coming with such piecemeal Bill, to remove the defects and to improve the working of the Railways and also to stop pilferage, theft, robbery and to prevent accidents.

I would like to mention something about the North-Eastern region. Madam, North-Eastern region is a very backward area so far as communication system is concerned, and there is only one railway line which caters to the needs of several States in the North-Eastern region. There are many States which have got no railway line at all. Therefore, proper attention should be paid for improving rail communication in the North-Eastern Region. Madam, the Tinsukia Mail which runs between Guwahati and New Delhi is very much overcrowded and it has been mentioned several times that due to the overcrowding in the Tinsukia Mail, the passengers are facing acute difficulties. Therefore, I would urge upon the hon. Railway Minister to sympathetically consider the introduction of a Rajdhani Express between Guwahati and New Delhi so as to cater to the needs of the people of the North-Eastern Region who are facing acute difficulties due to the overcrowding in the Tinsukia Mail *(Time bell rings)*.

Madam, the people of this area can, very seldom, avail the opportunity of travelling by train. Only long-distance passengers avail the opportunity of travelling by train. Therefore, I would urge upon the hon. Railway Minister to introduce one fast passenger train between Dhubri and Dibrugarh for the benefit of local passengers. I would also urge upon the hon. Railway Minister to introduce one local train between Bongaigaon and Guwahati, for the benefit of office-going people at Guwahati. *(Time bell rings)*

Madam, as I have already said in the informal Consultative Committee meeting, I would like to impress upon the necessity of completing the Jogighopa rail-cum-road bridge over the river Brahmaputra speedily. I hope, sufficient funds will be provided for completing the rail-cum-road bridge over the river Brahmaputra at an early date. Moreover, Guwahati and Pancharatna should be linked by railway line. Urgent steps should be taken to construct the railway line so that after the completion of the rail-cum-road bridge over the river Brahmaputra, rail communication can be restored over the bridge. Then, Madam, the survey work for conversion of the Dibrugarh-Guwahati metre gauge line into broad gauge should be completed early. *(Time bell rings)*. Steps should be taken in this regard early.

Madam, there is one more point which I would like to bring to the notice of the hon. Minister. This is in regard to the ban on recruitment. I would like to inform the hon. Minister that in the North-Eastern Region, for several years, there has been no recruitment at all. As a result, several posts are lying vacant and it has adversely affected the interests of the local unemployed youth, as well as the functioning of the railway department. Therefore, I would request the hon. Minister to relax this ban on

[Shri Biswa Goswami]

recruitment and recruit local people so that the posts lying vacant for so many years can be filled up at an early date.

Lastly, I would like to mention about the encroachment on railway land. This is creating a problem in the North-Eastern Region. An eviction operation was started but it had to be stopped. The entire railway land in this region is illegally occupied. Therefore, I would request the hon. Minister that urgent steps should be taken to clear these encroachers from the railway land. With these words, I conclude.

श्री (मौलाना) असरारुल हक (राजस्थान) : मोहतरिमा डिप्टी चेयरमेन साहिबा होज काटने और जंजीर खींच कर रेल रोकने में जो परेशानी होती है उस के मिलसिले में मिनिस्टर साहब जो बिल लाये हैं मैं उसका स्वागत करता हूं। लेकिन हमें यह देखना होगा कि यह खराबी कौन लोग पैदा करते हैं । इसमें तीन तबके के लोग हैं । एक तो स्टूडेंट्स होते हैं जो देहातों से शहरों की तरफ कालेजों या यूनिवर्सिटीज में जाते है । वे बाकायदा रेल रोकते है, होज पाइप काटते है । और दूसरे वह लोग होते है जो बाजार हाट करने जाते हैं और वापस लौटते समय जब उनके पास सामान होता है तो वे यह अकलमंदी करते है कि जिसका घर जहा होता है वहा वह होज पाइप काट कर गाडी रोक लेता है और उसके बाद वह अपने घर चला जाता है जो रकम देकर टिकट लेकर सफर करता है वह तरह-तरह की परेशानियों से परेशान होता है । हिफाजत के लिये जो पुलिस का दस्ता चलता है वह बजाय इसके कि पसेंजर्स की हिफाजत करे या ऐसे चोर उचक्कों को रोके वह फर्स्ट क्लास के डिब्बों में बैठा रहता है । गाड़ी में जो फर्स्ट क्लास का डिब्बा होता है उसमें वह घुस कर उसको अन्दर से बद कर लेते है और फर्स्ट क्लास के टिकट वाले बाहर टहलते रहते हैं और यह लोग आराम से सोते हुए जाते है । और जो सैकिड क्लास का डिब्बा उनके लिए होता है आज हमारी आजादी को 38 वर्ष हो गये, लेकिन आज भी यह होता है कि प्लेटफार्म पर ही उन की बुकिंग चालू हो जाती है। 15 रुपये सोने की बर्थ के लिये और 10 रुपये बैठने के लिये और यह काम वे ठाठ से करते है । स्टेशन मास्टर घुमा करता है, टी टी घूमते रहते है और वे ठाठ से अपना काम चलाते रहते हैं । कोटा से दिल्ली गाड़ी चलती है, दिल्ली से मुरादाबाद गाड़ी चलती है और इन गाड़ियों में यह रात दिन का व्यवहार है और इसमें आज तक कोई बंदिश नहीं हुई, कोई पाबन्दी नहीं हुई ।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव (बिहार) : टिकट भी नहीं लेते है ।

श्री (मौलाना) असरारुल हक : टिकट तो दरगुजर जो उन को मिलता है उस से वह अपना खर्चा पानी चलाते हैं । यह उन का ऊपर का एलाउन्स है । तो वे इस तरह की खराबी पैदा करते है और लोगों की किसी तरह की निगरानी नहीं करते, यह देखा गया है । इसी तरह से कोटा से एक गाडी चलती है दिल्ली को लिये । उस में चार डिब्बे होते है फर्स्ट क्लास के । एक एक मील दूर होता है, दूसरा उससे एक मील दूर होता है । इतनी लम्बी ट्रेन होती है जिसमें 20 डिब्बे होते है । टीटी बेचारा एक तरफ से चेक कर के गया तो दूसरी तरफ लौट कर नहीं आता और फर्स्ट क्लास के लोग परेशान होते रहते है । गुंडे ताकते रहते है कि कब टी टी चेक कर के वापिस चला जाये और वे फर्स्ट क्लास के पेसेंजर्स का सोना हराम कर दे । वे किसी का वक्स चोरी कर लेते हैं और किसी की बर्थ पर कब्जा कर लेते है और जो पैसेंजर्स फर्स्ट क्लास मे सफर करते है वे रात भर जागते रहते है और ईश्वर और खुदा से दुआ मनाते हैं कि इज्जत से अपना सामान बचा कर सही सलामत अपने घर पहुंच जायें । इस तरह से उन का सफर कटता है और उन की कोई देख रेख नहीं होती और जब तक वह गाडी दिल्ली पहुंच कर वापस नहीं होती तब तक टी टी का दर्शन नहीं होता और उस की शिकायत भी नहीं कर सकते ।

तीसरी एक और चीज है । कई बार शिकायत की गई और यहां हमारे मिनिस्टर साहब मौजूद हैं, मैं कहना चाहता हूं कि सैकड़ों आदमी मौत के घाट उतर गये, तड़प तड़प कर मर गये उन के बाल बच्चे यतीम हो गये और आप ने उन को एक पैसा नहीं दिया, इस लिये नहीं दिया कि उन्होंने रेल की छत पर सफर किया था । वह गैर कानूनी सफर था । यह मैं मानता हूं, लेकिन उस गैर कानूनी काम को कानून के अंदर आप ने होने कैसे दिया ? आप कैसे चलने देते हैं गाड़ी को ? गार्ड ने गाड़ी आगे बढ़ाई क्यों जब तक कि उन को नीचे नहीं उतार दिया गया । दूसरी जो सबसे बड़ी शर्म की बात है और जिसे कहते हुए भी शर्म आती है, लेकिन बगैर कहे हुए भी गुजारा नहीं है । वही हाल है :

क्यों किसी गैर से मैं शिकवये बेदाद करूं,
हुस्फ जब है कि तुझी से तेरी फरियाद करूं ।

हम टिकट लेते हैं और डिब्बे में बैठ कर सफर करते हैं लेकिन डिब्बे की छत पर न लैट्रीन है और न कोई बाथ रूम है । ऊपर जो बैठे हैं उन को उतरना नहीं और इस लिये वे ऊपर से ही लैट्रीन और बाथ शुरू कर देते हैं और लोग समझते हैं कि पानी बरस रहा है । जो फर्स्ट क्लास में होते हैं या एयर कंडीशन्ड डिब्बों में होते हैं वे यह समझ लेते हैं कि पानी की बूंद कहीं से आ गयी होगी और ऊपर जो पानी भरने के लिये जगह होती है उसी में वे लैट्रीन और बाथ रूम करते हैं । मैंने ऐसा देखा है । पिछले सेशन में दो सेशन पहले मैंने इस को अर्ज भी किया था लेकिन इस का कोई जवाब रेलवे की तरफ से नहीं दिया गया ।

श्री बंशी लाल : तभी आप उनको मुआवजा दिला रहे हैं ।

श्री (मोलाना) असरारुल हक : तो जिस में वे लैट्रीन और बाथ रूम करते हैं उसी पानी से नीचे लोग कुल्ला दातुन करते हैं उसके लिये पानी लेते हैं । उस से कुल्ला दातुन कर के हम भगवान का नाम लेते हैं और यह रेलवे के सफर का दंड हम को भोगना पड़ता है । धर्म भी गया, मजहब भी गया, नापाक भी हुए और सेहत भी खराब हुई और इस से दुनिया भर की खराबियां भी पैदा होती हैं । आप चाहें तो इस को रोक सकते हैं । डिब्बों में नीचे से पानी भरने का सिस्टम रखा जाये और ऊपर से पानी भरने के सिस्टम को खत्म कर दिया जाय क्योंकि आप आदमियों को ऊपर बैठने से रोक नहीं सकते । आप कहेंगे कि वे रात में चढ़ कर आये, चोरी से चढ़ कर आये । तो यह सिलसिला ही खत्म हो जाये ऐसा कर दीजिए । तीसरी चीज मैं कहना चाहता हूं कि लोग इंसानियत की तारीफ के अनुसार रकम देते हैं, कोई अहसान नहीं करते हैं, लेकिन एक तरफ तो आपने साढ़े तीन के साढ़े सात रुपये कर दिए, लेकिन फिर भी खाना अच्छा नहीं मिलता है । पहले थाली मिलती थी, अब थाली की जगह पैकेट कर दिया गया है । थाली का सिस्टम खत्म करके डिब्बे का सिस्टम कर दिया है जिसमें पूरी पेटी हुई होती है, तरकारी सड़ी हुई होती है । मैं कहता हूं कि यदि रेलवे मिनिस्टर महोदय खा लें तो हम उनकी गुलामी कर लेंगे ।

(व्यवधान)

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : फैंगनैबुल बाबू इसकी बड़ी प्रशंसा करते हैं ।

श्री (मोलाना) असरारुल हक : . . . वह खाना कोई खा ही नहीं सकता । हम लोग तो बदकिस्मत आदमी हैं । चाहे साढ़े सात के आठ कर दीजिए लेकिन खाना तो ऐसा दीजिए जो खा सकें । ऐसी तरकारी होती है जो कभी जिन्दगी में नहीं देखी । या तो खाने का सिस्टम बंद कर दिया जाए या अच्छा खाना दिया जाए । नहीं तो भगवान का नाम लेकर सूखी खाकर हम चलेंगे या खाना अपने घर से लेकर चलेंगे । तो आप आठ आने बढ़ा दीजिए और भोजन अच्छा दीजिए ।

चौथी चीज मैं यह कहना चाहता हूं कि कोटा से दिल्ली को काफी संख्या में यात्री होते हैं । कोटा औद्योगिक नगर है । वहां से सिर्फ एक ट्रेन देहरादून एक्सप्रेस चलती है । उसका हिसाब यह

[श्री (मौलाना) असरारुल हक]

होता है कि जो मंत्री महोदय जहां से आते है वे अपना ही डेवलपमेंट देखते हैं। हमारे यहां हरियाणा के मिनिस्टर साहब आए है तो हरियाणा में रेल की तरक्की होगी। कुछ रेल बढ़ेगी, कुछ स्टेशन भी बढ़ेंगे।

श्री बंसी लाल : हरियाणा में कोई नई रेल चलने वाली नहीं है।

श्री (मौलाना) असरारुल हक : बहुत बहुत शुक्रिया। इसमें पहले पी० सी० सेठी साहब मध्य प्रदेश के थे। उन्होंने देहरादून ऐक्सप्रेस में कोटा से केवल एक डिब्बा रखा है जब कि वहां सबसे ज्यादा सवारियां बैठती है, जहां की आबादी 5 लाख है, वहां का कोटा काटकर इंदौर पहुंचा दिया। इंदौर में दो स्लीपर 75-75 सीटों के लगते है। डेढ़ सेकिंड क्लास, डेढ़ फर्स्ट क्लास का लगता है। सवारियां कोटा में इतनी ज्यादा होती है कि उनको नीचे ऊपर बैठना पड़ता है जब कि इंदौर से डाइरेक्ट दिल्ली के लिए ट्रेन चल चुकी है। तो ऐसी सूरत में कोटा स अधिक स्लीपर रखे जायें तो दिक्कत दूर हो जाए। फिर भी मेरी गुजारिश है कि एक हावड़ा ऐक्सप्रेस दिल्ली को कोटा से चलाई जाए।

आखिरी बात यह है कि दिल्ली से हावड़ा जाने वाली अनेकों गाड़िया है। एक तूफान ऐक्सप्रेस दिल्ली से मथुरा, आगरा होकर हावड़ा जाती है। इसको बयाना होकर कोटा के लिए कर दिया जाए तो कोई फर्क नहीं होगा। लोग बद्रीनाथ के तीर्थ यात्रा कर सकेंगे, लोग बनारस जा सकेंगे, इलाहाबाद में स्नान कर सकेंगे मुसलमानों को भी आराम होगा, तिजारत वालों को भी सुविधा होगी। इसमें कोई असुविधा की बात नहीं होगी। लेकिन हमको अफसोस इस बात का है कि हम पार्लियामेंट में आपसे निवेदन करते हैं लेकिन हमें इन मुद्दों का जवाब ही नहीं मिलता। पिछली बार भी हमने पार्लियामेंट में तकरीर की लेकिन केवल एक बात का जवाब आया, बाकी का नहीं। मंत्री महोदय से निवेदन है कि इस का जवाब दें तो हमें बतलाये। ताकि हमें अगर कोई सुविधा नहीं है तो हम लोग उसके लिय कोशिश करें, हम लोग प्रयास करें। कोटा से हावड़ा जाने के लिय कोई डायरेक्ट ट्रेन नही है। बड़ी सुविधा होगी अगर आप इस तरफ तवज्जो दें और कोटा से हावड़ा के लिये कोई डायरेक्ट ट्रेन दें और एक गाड़ी कोटा से दिल्ली के लिये कर दें इससे देहरादून वालों को जो दिक्कत या दुश्वारी है वह दूर होगी।

पानी की किल्लत की तरफ मैं आपका ध्यान दिला चुका हूं। सारी जनता की तरफ से, हिन्दुस्तान की जनता की तरफ से मैं अकेला आप से कह रहा हूं कि ऊपर से पानी भरने का सिस्टम इमीडिएटली बन्द करें और नीचे से पानी भरा जाए। इससे गन्दगी दूर होगी।

पुलिस फोर्स की तरफ भी ध्यान दिलाना चाहता हूं। इनका काम यह है कि लोगों से पैसा वसूल करके डिब्बों में जगह देते हैं। इस पर आपको ध्यान देना चाहिए। यह भ्रष्टाचार का, कलंक का टीका आपके ऊपर है इसको आप दूर कीजिए।

†[شری (مولانا) اسرار الحق

(واجستھان) : محترمہ ڈپٹی چیئرمین صاحبہ - حوض کاٹنے اور زنجیر کھینچ کر ریل روکنے سے جو پریشانی ہوتی ہے اسکے سلسلے میں منسٹر صاحب جو بل لائے ہیں میں اسکا سواگت کرتا ہوں - لیکن ہمیں یہ دیکھنا ہوگا کہ یہ خرابی کون لوگ پیدا کرتے ہیں - اسمیں تین طبقے کے لوگ ہیں - ایک تو اسٹوڈینٹس ہوتے ہیں جو دیہاتوں سے شہروں کی طرف کالجز یا

[ ]†Transliteration in Arabic Script.

تھانہ سے اپنا کام چلاتے رہتے ہیں - کوٹہ سے دلی گاڑی چلتی ہے - دلی سے مراد آباد گاڑی چلتی ہے اور ان گاڑیوں میں یہ رات دن کا ویوہار ہے اور اسمیں آج تک کوئی بندش نہیں ہوئی - کوئی پابندی نہیں ہوئی -

شری جگدیش پرساد یادو :

ٹکٹ بھی نہیں لیتے ہیں -

شری (مولانا) اسرار الحق :

ٹکٹ تو درگزر - جو ان کو ملتا ہے اس سے وہ اپنا خرچہ پانی چلاتے ہیں - یہ ان کا اوپر کا الاؤنس ہے - تو وہ اس طرح کی خرابی پیدا کرتے ہیں اور لوگوں کی کسی طرح کی نگرانی نہیں کرتے - یہ دیکھا گیا ہے -

اسی طرح سے کوٹہ سے ایک گاڑی چلتی ہے دلی کے لئے اسمیں چار ڈبے ہوتے ہیں فرسٹ کلاس کے - ایک ایک میل دور ہوتا ہے - دوسرا اس سے ایک میل دور ہوتا ہے - اتنی لمبی ٹرین ہوتی ہے جس میں بیس ڈبے ہوتے ہیں ٹی - ٹی - بیچارہ ایک طرف سے چیک کر کے گیا تو دوسری طرف لوٹ کر نہیں آتا اور فرسٹ کلاس کے لوگ پریشان ہوتے رہتے ہیں غنڈے تاکتے رہتے ہیں کہ کب ٹی - ٹی - چیک کرکے واپس چلا جائے اور وہ فرسٹ کلاس کے پسنجرس کا سونا حرام کر دیں - وہ کسی کا بکس چوری کر لیتے ہیں اور کسی کی برتھ پر قبضہ کر لیتے ہیں اور جو پسنجرس فرسٹ کلاس میں سفر کرتے ہیں وہ رات بھر جاگتے رہتے ہیں اور ایشور اور خدا سے دعا مانگتے ہیں یونیورسٹیز میں جاتے ہیں - وہ باقاعدہ ریل روکتے ہیں - حوض پائپ کاٹتے ہیں - اور دوسرے وہ لوگ ہوتے ہیں جو بازار ہٹ کرنے جاتے ہیں اور واپس لوٹتے سمے جب انکے پاس سامان ہوتا ہے تو وہ یہ عقلمندی کرتے ہیں کہ جسکا گھر جہاں ہوتا ہے وہاں وہ حوض پائپ کاٹ کر گاڑی روک لیتا ہے اور اسکے بعد وہ اپنے گھر چلا جاتا ہے - اور وہ جو رقم دے کر ٹکٹ لے کر سفر کرتا ہے وہ طرح طرح کی پریشانیوں سے پریشان ہوتا ہے - حفاظت کے لئے جو پولیس کا دستہ چلتا ہے وہ بجائے اسکے کہ پسنجرس کی حفاظت کرے یا ایسے چور اچکوں کو روکے وہ فرسٹ کلاس کے ڈبوں میں بیٹھا رہتا ہے - گاڑی میں جو فرسٹ کلاس کا ڈبہ ہوتا ہے اسمیں وہ گھس کر اسکو اندر سے بند کر لیتے ہیں اور فرسٹ کلاس کے ٹکٹ والے باہر ٹہلتے رہتے ہیں اور یہ لوگ آرام سے سوتے ہوئے جاتے ہیں اور جو سیکنڈ کلاس کا ڈبہ ان کے لئے ہوتا ہے - آج ہماری آزادی کو ۳۸ سال ہو گئے لیکن آج بھی یہ ہوتا ہے کہ پلیٹ فارم پر ہی انکی بکنگ چالو ہو جاتی ہے - ۱۵ روپیہ سونے کی برتھ کے لئے اور دس روپیہ بیٹھنے کے لئے اور یہ کام وہ ٹھاٹ سے کرتے ہیں - اسٹیشن ماسٹر گھوما کرتا ہے - ٹی - ٹی - گھومتے رہتے ہیں اور وہ

ہم ٹکٹ لیتے ہیں اور ڈبے میں بیٹھکر سفر کرتے ہیں لیکن ڈبے کی چھت پر نہ لیٹرن ہے اور نہ کوئی باتھ روم ہے اوپر جو بیٹھے ہیں ان کو اترنا نہیں اور اس لئے وہ اوپر سے ہی لیٹرن اور باتھ شروع کر دیتے ہیں اور لوگ سمجھتے ہیں کہ پانی برس رہا ہے جو فرسٹ کلاس میں ہوتے ہیں - یا ایئر کنڈیشنڈ ڈبوں میں ہوتے ہیں وہ یہ سمجھ لیتے ہیں کہ پانی کی بوند کہیں سے آ گئی ہوگی اور اوپر جو پانی بہانے کے لئے جگہ ہوتی ہے اسی میں وہ لیٹرن اور باتھ روم کرتے ہیں - میں نے ایسا دیکھا ہے - پچھلے سیشن میں - دو سیشن پہلے اس کو عرض بھی کیا تھا لیکن اسکا کوئی جواب ریلوے کی طرف سے نہیں دیا گیا ....

شری بنسی لال : تبھی آپ اسکو معاوضہ دلا رہے ہیں -

شری (مولانا) اسرار الحق : تو جس میں وہ لیٹرن اور باتھ روم کرتے ہیں اسی پانی سے نیچے لوگ کلا - داتن کرتے ہیں اور اسکے لئے پانی لیتے ہیں اس سے کلا - داتن کرکے ہے بھگوان کا نام لیتے ہیں اور یہ ریلوے کے سفر کا دنڈ ہم کو بھوگنا پڑتا ہے - دھرم بھی گیا - مذہب بھی گیا - ناپاک بھی ہوئے اور

شری مولانا اسرار الحق

ہیں کہ عزت سے اپنا سامان بچا کر صحیح سلامت اپنے گھر پہنچ جائیں - اس طرح سے ان کا سفر کٹتا ہے اور ان کی کوئی دیکھ ریکھ نہیں ہوتی اور جب تک وہ گاڑی دلی پہنچ کر واپس نہیں ہوتی تب تک ٹی - ٹی - کا درشن نہیں ہوتا اور اسکی شکایت بھی نہیں کر سکتے -

تیسری ایک اور چیز ہے - کئی بار شکایت کی گئی اور یہاں ہمارے منسٹر صاحب موجود ہیں میں کہنا چاہتا ہوں کہ سینکڑوں آدمی موت کے گھاٹ اتر گئے - تڑپ تڑپ کر مر گئے ان کے بال بچے یتیم ہو گئے اور آپ نے ان کو ایک پیسہ نہیں دیا - اس لئے نہیں دیا کہ انہوں نے ریل کی چھت پر سفر کیا تھا وہ غیر قانونی سفر تھا - یہ میں مانتا ہوں لیکن اس غیر قانونی کام کو قانون کے اندر آپ نے ہونے کیسے دیا - آپ کیسے چلنے دیتے ہیں گاڑی کو - گارڈ نے گاڑی آگے بڑھائی کیوں - جب تک کہ ان کو نیچے نہیں اتار دیا گیا - دوسری جو سب سے بڑی شرم کی بات ہے اور جسے کہتے ہوئے بھی شرم آتی ہے لیکن بغیر کہے ہوئے بھی گزر نہیں ہے - وہی حال ہے .....

کہوں کسی غیر سے میں شکوہ بے داد کروں
لطف جب ہے کہ تجھ ہی سے تیری فریاد کروں -

شری (مولانا) اسرارالحق ....وہ کھانا کوئی کھا ہی نہیں سکتا - ہم لوگ تو بدقسمت آدمی ہیں چاہے ساڑھے سات کے آٹھ کر دیجئے لیکن کھانا تو ایسا دیجئے جو کھا سکیں - ایسی ترکاری ہوتی ہے جو کبھی زندگی میں نہیں دیکھی - یا تو کھانے کا سسٹم بند کر دیا جائے یا اچھا کھانا دیا جائے - نہیں تو بھگوان کا نام لے کر مونگ پھلی کھاکر ہم چلینگے یا کھانا اپنے گھر سے لے کر چلینگے - تو آپ آٹھ آنے بڑھا دیجئے اور بھوجن اچھا دیجئے -

چوتھی چیز میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ کوٹہ سے دلی کو کافی سلکھیا میں یاتری ہوتے ہیں کوٹہ اورڈیوک نگر ہے وہاں سے صرف ایک ٹرین دھرہ دون ایکسپریس چلتی ہے - اسکا حساب یہ ہوتا ہے کہ جو ملتری مہودیہ جہاں سے آتے ہیں وہ اپنا ہی کوٹہ منٹ دیکھتے ہیں - ہمارے یہاں ہریانہ کے منسٹر صاحب آئے ہیں تو ہریانہ میں ریل میں ترقی ہوئی - کچھ ریل بڑھینگی - کچھ اسٹیشن بھی بڑھینگے -

شری بنسی لال .... ہریانہ میں ریل چلنے والی نہیں ہے -

شری (مولانا) اسرارالحق ... بہت بہت شکریہ - اس سے پہلے پی - سی - سیٹھی صاحب مدھیہ صحت بھی خراب ہوئی اور اس سے دنیا بھر کی خرابیاں بھی پیدا ہوتی ہیں - آپ چاہیں تو اسکو روک سکتے ہیں - ڈبوں میں نیچے سے پانی بھرنے کا سسٹم رکھا جائے اور پانی بھرنے کے اوپر کے سسٹم کو ختم کر دیا جائے کیونکہ آپ آدمیوں کو اوپر چڑھنے سے روک نہیں سکتے - آپ کہیں گے کہ وہ رات میں چوھکر آئے - چوری سے چڑھکر آئے - تو یہ سلسلہ ہی ختم ہو جائے ایسے کر دیجئے - تیسری چیز میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ لوگ انسانیت کی تعریف کے انوسار رقم دیتے ہیں - کوئی احسان نہیں کرتے ہیں - لیکن ایک طرف تو آپ نے ساڑھے تین کے ساڑھے سات روپیہ کر دیئے - لیکن پھر بھی کھانا اچھا نہیں ملتا ہے - پہلے تھالی ملتی تھی اب تھالی کی جگہہ پیکٹ کر دیا گیا ہے - تھالی کا سسٹم ختم کرکے ڈبے کا سسٹم کر دیا ہے - جسمیں پوری اینٹھی ہوئی ہوتی ہیں - ترکاری سڑی ہوئی ہوتی ہے - میں کہتا ہوں کہ یدی ریلوے منسٹر مہودے کہا لیں تو ہم انکی غلامی کر لینگے ....(مداخلت) ....

شری جگدمبی پرساد یادو : فیشن ایبل بابو اسکی بڑی پرشنسا کرتے ہیں -

آپ سے نویدن کرتے ہیں لیکن ہمیں ان مدوں کا جواب ہی نہیں ملتا - پچھلی بار بھی ہم نے پارلیمنٹ میں تقریر کی لیکن کیول ایک بات کا جواب آیا باقی کا نہیں - منتری مہودیہ سے نویدن ہے کہ اس کا جواب دیں تو ہمیں بتلائیں تاکہ ہمیں اگر کوئی سوویدھا نہیں ہے تو ہم لوگ سکے لئے کوشش کریں - ہم لوگ پریاس کریں - کوٹہ سے ہاوڑہ جانے کے لئے کوئی ڈائرکٹ ٹرین نہیں ہے - بڑی سوویدھا ہوگی اگر آپ اس طرف توجہ دیں اور کوٹہ سے ہاوڑہ کھلئے کوئی ڈائرکٹ ٹرین دیں اور ایک گاڑی کوٹہ سے دلی کھلئے کر دیں - اس سے دھولپور والوں کو جو دقت یا دشواری ہے وہ دور ہوگی -

پانی کی قلت کی طرف میں آپ کا دھیان دلا چکا ہوں - سارے جلتا کی طرف سے ہندوستان کی جلتا کی طرف سے میں اکیلا آپ سے کہہ رہا ہوں کہ جہاں سے پانی بہرنے کا سسٹم امیدی ایتلی بند کریں اور نیچے سے پانی بہرا جائے - اس سے گندگی دور ہوگی -

پولیس فورس کی طرف بھی دھیان دلانا چاہتا ہوں - ان کا کام یہ ہے کہ لوگوں سے پیسہ وصو کرکے ڈبوں میں جگہ دیتے ہیں - اس پر آپ کو دھیان دینا چاہئے یہ بھرشٹاچار

شری (مولانا) اسرار الحق

پردیش کے تھے - انہوں نے دھرہ دون ایکسپریس میں کوٹہ سے کیول ایک ڈبہ رکھا ہے جبکہ وہاں سب سے زیادہ سواریاں بیٹھتی ہیں - جہاں کی آبادی پانچ لاکھ ہے وہاں کا کوٹہ کاٹ کر اندور پھینچا دیا - اندور میں دو سلیپر ۷۵—۷۵ سیٹوں کے لگتے ہیں - ڈیڑھ سیکنڈ کلاس - ڈیڑھ فرسٹ کلاس کا لگتا ہے - سواریاں کوٹہ میں اتنی زیادہ ہوتی ہیں کہ ان کو نیچے اوپر بھٹھنا پڑتا ہے - جب کہ اندور سے ڈائرکٹ دلی کھلئے ٹرین چل چکی ہے - تو ایسی صورت میں کوٹہ سے ادھک سلیپر رکھے جائیں تو دقت دور ہو جائے - پھر بھی میری گزارش ہے کہ ایک ہاوڑا ایکسپریس دلی کو کوٹہ سے چلائی جائے -

آخری بات یہ ہے کہ دلی سے ہاوڑہ جانے والی انیکوں گاڑیاں ہیں ایک فان ایکسپریس دلی سے متھرا اگرہ ہو کر ہاوڑہ جاتی ہے اس کو بیانہ ہو کر کوٹہ کھلئے کر دیا جائے تو کوئی فرق نہیں ہوگا - لوگ وہاں کے تیرتھ یاترا کر سکیں گے لوگ بنارس جا سکیں گے الہ آباد میں اشنان کر سکیں گے - مسلمانوں کو بھی آرام ہوگا - تجارت والوں کو بھی سوویدھا ہوگی - اس میں کوئی اسویدھا کی بات نہیں ہوگی - لیکن ہم کو افسوس اس بات کا ہے کہ ہم پارلیمنٹ میں ط

کا کلنک کا ٹیکہ آپ کے اوپر اس کو آپ دور کیجئے -]

THE DEPUTY CHAIRMAN: I would like to inform the House that the Minister of Education, Mr. K. C. Pant, will lay on the Table, at 2.30 p.m. after lunch, a status report entitled "Challenge of Education—a policy perspective" prepared by the Ministry of Education, before it is released to the press. ढाई बजे पंत जी एजुकेशन पालिसी पर एक पेपर ले करेंग। क्योंकि आडवाणी जी ने कल कहा था कि पहले से सूचना दी जाए इसलिए मैं पहले से बता रही हूं।

The House stands adjourned till 2-30 p.m.

The House then adjourned for lunch at thirty-two minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at thirty-two minutes past two of the clock. **The Vice-Chairman (Shri Chimanbhai Mehta)** in the Chair.

PAPERS LAID ON THE TABLE—*Contd.*

Status Report entitled "Challenge of Education—a policy perspective and related papers"

THE MINISTER OF EDUCATION (SHRI K. C. PANT): Sir, I beg to lay on the Table a copy each of the following papers:—

(i) Status Report entitled "Challenge of Education—a policy perspective", together with Appendices thereto.

(ii) Statement (in English and Hindi) giving reasons for not laying simultaneously the Hindi version of the papers mentioned at (i) above.

[Placed in Library. *See* No. LT-1412/85 for (i) and (ii).]

THE INDIAN RAILWAYS (AMENDMENT) BILL, 1985,—*contd.*

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे की जब बात आती है तो ऐसा लगता है कि देश का कृषि विकास, उद्योग, वाणिज्य और जन-सेवा का सबसे बड़ा साधन जिसमें साढ़े सात हजार करोड़ की पूंजी लगी हुई है, शायद इस देश के 70 करोड़ लोगों के लिए उपयुक्त साधन नहीं हो सकते हैं। इसलिए यह होता है कि रेल मंत्री हर मांग के पीछे फण्ड की शौर्टेज की बात करते हैं। मैं समझता हूं कि यह बड़ी ही दुर्भाग्यपूर्ण बात है कि हर चीज के पीछे फण्ड की शौर्टेज की बात कही जाती है। इसलिए मैं कम्बद्ध निवेदन करना चाहूंगा कि फण्ड की शौर्टेज को कुछ न कुछ दूर किया जाना चाहिए और जो सारी चीजें उनकी पूर्ति होनी चाहिए।

जब हम रेलवे के बड़े स्टेशनों पर जाते हैं तो तीन शब्द हमें पढ़ने को मिलते हैं—सुरक्षा, संरक्षण और समय की पाबन्दी। जब मैं सुरक्षा की बात सोचता हूं तो मेरे दिल में एक बात नहीं अनेक बात आती हैं। अगर हम माननीय मंत्री जी के बाल को ही लें अर्थात् फरवरी, मार्च अप्रैल तो हमें पता चलता है कि एक्सीडेन्ट्स की भरमार दिखाई देती है। पचासों जान जाती हैं और सैंकड़ों लोग घायल होते हैं। इसलिए आज आवश्यकता इस बात की है कि सुरक्षा के सम्बन्ध में कुछ न कुछ किया जाना चाहिए। आपके कार्यों के द्वारा सुरक्षा की दृष्टि से उठाये कदम परिलक्षित होने चाहिए। जहां तक संरक्षण का सवाल है, आपके अधिकारी संरक्षण का अर्थ भी समझते हैं या नहीं, इसमें मुझे संदेह है। आजकल स्थिति यह है कि रेलवेज में चोरियों, डकैतियों, रोबरीज की भरमार बढ़ती जा रही है। पहले पाकेटमारी इसमें चलती थी लेकिन अब